

# SOMMARIO

ANNO I (1998) - N. 3

## *Articoli*

- G. BORELLI, *Gli assetti economici di un patriziato urbano nell'Italia settentrionale del Cinquecento* » 407
- L. DE MATTEO, *L'Italia divisa degli editori, dei tipografi e dei librai. L'industria meridionale della stampa nella crisi post-unitaria* » 425
- L. DE ROSA, *Ruggero Bonghi e la finanza pubblica italiana* » 487
- L. FRANGIONI, *Viaggi e viaggiatori in alcuni documenti mercantili della fine del Trecento* » 515

## *Ricerche*

- L. DE ROSA, *Il Banco di Napoli nella transizione da Istituto di emissione a Istituto di credito ordinario* » 541
- M. OSTONI, *I conti dello Stato e la tesoreria generale di Milano: la gestione di Muzio e Francesco Parravicino (1600-1640)* » 563

## *Interviste*

- Patrick O'Brien e la storia economica comparata. Il caso di Francia e Inghilterra* » 601

## *Dietro le quinte*

- L. DE ROSA, *Antonio Labriola e Lord Acton* » 621

## *Il punto*

- G. SABATINI, *Identità e pluralità economico-finanziaria nei territori della Monarchia spagnola* » 623

## *Recensioni*

- G. BIGATTI - A. GIUNTINI - A. MANTEGAZZA - C. ROTONDI, *L'acqua e il gas in Italia. La storia dei servizi a rete delle aziende pubbliche e della Federgasacqua (Daniela Manetti)* » 633

E. CECCHI ASTE (a cura di), <i>Il carteggio di Gaeta nell'archivio del mercante pratese Francesco di Marco Datini 1387-1405</i> (Luigi De Rosa)	» 635
P. GARCÍA MARTÍN, <i>La Mesta. Transumanza e istituzioni in Castiglia dal XIII al XIX secolo</i> (Idamaria Fusco)	» 637
M.C. JACOB, <i>Scientific Culture and the Making of the Industrial West</i> (Rossella Del Prete)	» 641
<i>Indice generale</i>	» 647
<i>Indice dei collaboratori</i>	» 651

VIAGGI E VIAGGIATORI  
IN ALCUNI DOCUMENTI MERCANTILI  
DELLA FINE DEL TRECENTO

*'E per tutto è mè ire acompagnato che solo'*

Una visione stereotipa, e ormai superata, consegna all'iconografia più tradizionale delle comunicazioni e della viabilità medievale un quadro quanto meno scoraggiante: centri abitati arroccati in luoghi mal raggiungibili e però meglio difendibili, l'efficientissima rete viaria romana ormai in gran parte abbandonata e quasi del tutto inutilizzata, scambi commerciali e culturali ridotti ai minimi termini, chiusure, isolamento.

Studi recenti, in particolare relativi ai trasporti e alla viabilità terrestre, molto meno studiati dei trasporti e delle comunicazioni marittime, hanno rivisto ampiamente quel quadro iniziale dando ampia conferma, dati quantitativi alla mano, alla tesi già proposta a suo tempo da Marc Bloch: «Cattive e malsicure, queste strade e queste piste non erano tuttavia deserte: tutt'altro! Dove i trasporti sono difficili, l'uomo assume più facilmente l'iniziativa di quanto non la subisca. Nessuna istituzione, soprattutto nessuna tecnica, poteva supplire al contatto personale tra gli esseri umani<sup>1</sup>».

Sovrani per guadagnare (o reggere) un regno, religiosi per guadagnare indulgenze (o decime), studenti per ricercare una qualche conoscenza, tutti battevano senza indugi quelle strade peraltro frequentate anche da «umili: fuggiaschi, cacciati dalla guerra o dalla carestia; avventurieri, mezzo soldati, mezzo banditi; contadini, che, avidi di una esistenza migliore, speravano di trovare, lontano dalla loro patria, qualche campo da dissodare; infine, pellegrini»<sup>2</sup>.

Non di meno quelle strade erano frequentate dai mercanti e dalle loro mercanzie. Economie sempre meno chiuse e sempre più aperte

<sup>1</sup> M. BLOCH, *La società feudale*, Torino, Einaudi, 1949, p. 79.

<sup>2</sup> *Ibidem*, p. 80.

verso il mercato richiedevano continui e, talvolta, sostenuti scambi di merci e di prodotti che sempre più numerosi potevano intraprendere la via del commercio anche su lunga distanza grazie al miglioramento delle vie di comunicazione, dei mezzi e delle tariffe di trasporto, un miglioramento continuo che segna la sua più completa affermazione nella seconda metà del XIV secolo<sup>3</sup>.

Abbiamo scritto che «la strada, nella sua struttura fisica, è un insieme ordinato e continuo di pietre che in qualche modo supera le asperità del terreno; nella sua essenza sociale è un legame fra dimensioni diverse necessario per vincere ignoranze e paure antiche; nella sua realtà economica, la strada è una corrente di traffico, risultato ultimo delle articolate strategie di un'economia di mercato»<sup>4</sup>.

Proprio quei mercanti, allora, per disegnare razionalmente le più opportune e mirate strategie economiche necessitano di conoscere i mercati con i quali direttamente o indirettamente mantengono dei rapporti, necessitano di conoscere le merci più diverse e gli operatori con i quali entrare in rapporto. Inizialmente le strade vedono quei mercanti viaggiare di continuo, di mercato in mercato, di fiera in fiera, al seguito delle loro merci; successivamente, e siamo già in pieno Trecento, quegli stessi mercanti possono agire e operare dalla sede della loro azienda attraverso rapporti epistolari sostenuti da un servizio postale ben organizzato, sicuro, non eccessivamente oneroso e aperto all'utenza più ampia<sup>5</sup>.

E le strade erano percorse regolarmente dai corrieri che assicuravano la puntualità di questo servizio fondamentale per misurare, potremo dire, la razionalità e la modernità dell'operatore economico del tempo che senza quelle informazioni quell'operare economico sarebbe stato ancora avventura, scommessa, giuoco.

Le strade nel periodo basso medievale si presentano innegabilmente, nei confronti del tracciato, con una continuità di fondo con la rete stradale dell'Impero romano anche se vecchi segmenti vengono abbandonati o distrutti, anche se nuove strade vengono costruite con caratteri del tutto originali per il collegamento di nuove città: rimane e si mantiene l'idea di quei tracciati, l'idea di quelle costruzioni. Diversamente, invece, i trasporti sembrano segnare uno sviluppo tutto autonomo; al

<sup>3</sup> F. MELIS, *I trasporti e le comunicazioni nel Medioevo*, Firenze, Le Monnier, 1984.

<sup>4</sup> L. FRANGIONI, *Milano e le sue strade. Costi di trasporto e vie di commercio dei prodotti milanesi alla fine del Trecento*, Bologna, Cappelli, 1983, p. 34.

<sup>5</sup> L. FRANGIONI, *Organizzazione e costi del servizio postale alla fine del Trecento*, Prato, Istituto di Studi Storici Postali, 1983.

vettovagliamento per un esercito strategicamente dislocato si sostituisce il trasporto di merci e di prodotti fra corti vicine prima, fra comuni anche lontani poi, nei termini di quell'economia di scambio già richiamata la quale, creando rapporti sociali del tutto nuovi, in tutto si distacca dalla tradizione, pesante, precedente.

Durante il Medioevo, secondo Roberto Sabatino Lopez, viene così «a delinarsi una nuova rete stradale, più flessibile e complessa, ma meno solida di quella romana. Le città furono collegate l'una all'altra non più da una singola strada maestra, ma da un gran numero di stradicciole serpeggianti, ognuna delle quali offre un tracciato alternativo»<sup>6</sup>.

I traffici commerciali conseguono un grande sviluppo nella seconda parte del Trecento. Consolidati in precedenza i sistemi di comunicazioni a raggio più limitato, si aprono ora i collegamenti su lunghe distanze nonostante quelle dilatazioni territoriali politiche che, di volta in volta, sembrano isolare una città, una regione dall'altra. Da quello sviluppo deriverà un forte incremento di molte attività indotte, degli osti, degli spedizionieri, dei facchini, dei barcaioli, dei maniscalchi, dei sellai, dei vetturali, quest'ultimi venendo adesso ad esercitare un vero e proprio monopolio specie sugli itinerari alpini.

Di pari passo si è andata sviluppando una nuova rete viaria con i caratteri già anticipati, una rete in grado di sopportare un crescente traffico commerciale svolto con nuovi e diversi mezzi di trasporto.

In età romana le tecniche di costruzione delle strade venivano suggerite di volta in volta dalle caratteristiche del terreno, dai materiali disponibili sul luogo e dalle necessità del traffico<sup>7</sup>. A differenza degli etruschi che si limitavano a realizzare strade sterrate, in età romana vengono costruite, accanto alle piste in terra battuta (*viae terrenae*), strade con la superficie ricoperta di ghiaia (*viae glarea stratae*) adatte al traffico più leggero delle province, e strade lastricate con blocchi di pietra (*viae silice stratae*), queste adatte al traffico pesante delle strade più importanti, in genere delle strade militari<sup>8</sup>.

La classificazione delle strade medievali, la terminologia delle quali

<sup>6</sup> R.S. LOPEZ, *La rivoluzione commerciale nel Medioevo*, Torino, Einaudi, 1975, p. 103.

<sup>7</sup> R. CHEVALIER, *Les voies romaines*, Paris, Colin, 1972, pp. 93-102; G. CORRADI, *Le strade romane dell'Italia occidentale*, Torino, G.B. Paravia, 1939, pp. 21-25.

<sup>8</sup> A. PALMIERI, *Le strade medievali fra Bologna e la Toscana*, in «Atti e Memorie della Deputazione di Storia Patria per le Province di Romagna», s. IV, vol. VIII, fasc. I-III, 1918, p. 21; F. PEZZA, *Romanità e attualità della Sempione-Genova, per Novara-Mortara-Tortona*, in «Bollettino storico per la provincia di Novara», XXXIX (1948), pp. 71-72.

richiama quei tracciati originali, può così definirsi: *strata* è il termine che sta ancora ad indicare i segmenti più importanti, le grandi arterie di comunicazione selciate; di contro, i termini più generici di *caminun* e di *via* richiamano gli itinerari secondari, privati o vicinali<sup>9</sup>.

Nell'alto Medio Evo la rete stradale romana viene, specie per alcuni segmenti, abbandonata o quasi a se stessa divenendo in breve tempo mal praticabile e riducendosi a svolgere funzioni a carattere preminentemente locale: si ritorna ad una rete di strade a linea curva e tortuosa, caratteristica delle civiltà meno progredite, le civiltà più evolute essendo segnate da strade a linea diritta<sup>10</sup>.

La strada è ora adatta per lo più al trasporto con animali da soma e trova la sua continuazione più naturale nella via d'acqua interna largamente impiegata, sebbene in un regime non ancora regolamentato e con limitata interazione sulla via marittima.

Durante il Medio Evo si costruiscono nuove strade, a partire dal XIII secolo, strade resistenti in grado di sopportare i carichi pesanti connessi alla diffusione del trasporto con i carri. Le tecniche di costruzione ricalcano, in larghi tratti quelle romane anche se, in certi casi, sono ancor più legate ai materiali localmente disponibili, alle pendenze, alle diverse esperienze e capacità della mano d'opera locale, tecniche anche per questo difficilmente riconoscibili e databili<sup>11</sup>.

Sono privilegiate le strade selciate, fatte con lastre di pietra, sistemate su un fondo di sabbia, oppure con ciottoli conficcati nella sabbia o nel terriccio<sup>12</sup>, in quanto più elastiche e più adatte al traffico su ruote rispetto alle strade di pietrisco (ghiaietto) e alle strade costruite con blocchi di pietra cementati con malta, anche questi appoggiati su un fondo sabbioso<sup>13</sup>.

Nel XII secolo, a seguito delle grandi bonifiche, realizzate per au-

<sup>9</sup> P.F. FOURNIER, *L'origine du mot «chaussée»*, in «Bulletin philologique et historique du Comité des travaux historiques et scientifiques», LXXIX (1960), pp. 41-53; G. VENEROSI PESCIOLINI, *La strada Francigena nel contado di Siena nei secoli XIII-XIV*, Siena, Editrice d'Arte «La Diana», 1933, p. 434.

<sup>10</sup> A. BORGHI, *La rete stradale della Toscana nei suoi caratteri attuali, nella sua evoluzione storica, nelle sue esigenze di sviluppo*, Firenze, Istituto Geografico Militare, 1977, p. 1007; A. PASSERINI, *Il territorio insubre nell'età romana*, in *Storia di Milano*, Milano, Fondazione Treccani, 1953, vol. I, p. 142.

<sup>11</sup> T. MANNONI, *Vie e mezzi di comunicazione*, in «Archeologia medievale», X (1983), pp. 213-215.

<sup>12</sup> J.H. PARRY, *Le vie dei trasporti e dei commerci*, in *Storia economica Cambridge*, Torino, Einaudi, 1975, vol. IV, pp. 251-252.

<sup>13</sup> J. HUBERT, *Les routes du Moyen Age*, in *Les routes de France depuis les origines jusqu'à nos jours*, Paris, s. n. t., 1959, p. 38.

mentare le terre coltivabili e così meglio rispondere alla crescente domanda di generi alimentari da parte di una popolazione in deciso e continuo aumento, una «rivoluzione stradale» viene avviata grazie alla possibilità, ora concretata, di costruire strade a fondo valle, non più obbligate a seguire il profilo dei pendii e delle coste per evitare le paludi, la piena dei fiumi. E queste strade di fondovalle sono segnate da tracciati più diretti<sup>14</sup>.

Strade più diritte e meglio costruite permettono così la diffusione del carro su moltissime strade di pianura, carro che integra con grande convenienza l'impiego dell'animale da soma peraltro incontrastato nei superamenti montani.

La storiografia economica è stata concorde nel sottolineare il ruolo fondamentale degli animali da soma come mezzo di trasporto, in specie del mulo la cui «vittoria», ancora nel XVI secolo, «non è contestabile»<sup>15</sup>. Il mulo, «a cultural invention»<sup>16</sup>, viene impiegato molto spesso in convoglio (da 2 a 10 e più animali) principalmente sui traversamenti montani (le mulattiere) e così vengono segnalati sugli itinerari alpini nelle località di esazione delle relative tariffe di pedaggio<sup>17</sup>.

Per quanto riguarda le capacità di carico, i piccoli muli della Maurienne, della Tarantasia e del Piemonte, detti anche vettura ordinaria (e vettura significa soltanto mezzo di trasporto), caricavano ordinariamente dai 12 ai 14 rubi (1 rubo pari a 25 libbre, libbre 300-350<sup>18</sup>), in genere vettovaglie per un trasporto circoscritto all'area alpina; i grandi muli, le grandi vetture, capaci di trasportare dai 18 ai 24 rubi (libbre 450-600), venivano impiegati nei viaggi più lunghi, ad esempio sulle direttrici da Milano a Lione, con carichi molto ricchi, appannaggio degli operatori più facoltosi<sup>19</sup>.

Un mulo, nemmeno particolarmente eccezionale, in condizioni de-

<sup>14</sup> J. PLESNER, *Una rivoluzione stradale del Dugento*, in «Acta Jutlandica», X (1938), p. 93.

<sup>15</sup> F. BRAUDEL, *Civiltà e imperi nel Mediterraneo nell'età di Filippo II*, Torino, Einaudi, 1976, vol. I, p. 299.

<sup>16</sup> A.C. LEIGHTON, *The mule as a cultural invention*, in «Technology and Culture», VIII (1967), pp. 45-52.

<sup>17</sup> M.C. DAVISO DI CHARVENSOD, *I pedaggi delle Alpi occidentali nel Medio Evo*, Miscellanea di Storia italiana, s. IV, vol. V, Torino, Deputazione subalpina di Storia Patria, 1961, pp. 207, 354.

<sup>18</sup> A. MARTINI, *Manuale di metrologia ossia misure, pesi e monete in uso attualmente e anticamente presso tutti i popoli*, Roma, Editrice ERA, 1976, p. 351.

<sup>19</sup> TH. SCLAFERT, *Comptes de péage de Montmélian de 1294 à 1585. Le passage de draps de France en Savoie et en Piémont. L'itinéraire des grandes voitures entre Lyon et Milan*, in «Revue de géographie alpine», t. XXI (1933), pp. 599-602.

cisamente disagiati e su un percorso di montagna, ha quindi una capacità di carico di circa 400 libbre, una capacità facilmente superabile nelle stagioni più favorevoli e con razze più selezionate e pregiate. Per l'area padana, accesso obbligato ai valichi alpini centro-occidentali, i muli migliori, animali del tipo di «quelli stano in sul chamino di Parigi»<sup>20</sup>, sono quelli di Parma in grado di sopportare carichi superiori alla media: una spedizione da Cremona a Pisa relativa a due balle di fustagni, rifiutate dal vetturale «perché erano troppo greve», viene dirottata proprio su Parma «perché lì si trova muli più forti»<sup>21</sup>. Animali di qualità e costosissimi, veri e propri immobilizzi di capitale, fissandosi il prezzo di un mulo intorno ai 35-50 fiorini d'oro<sup>22</sup>, e 50 fiorini d'oro rappresentava lo stipendio annuo di un fattore (impiegato-dirigente) di un'azienda mercantile del tempo.

Il cavallo, largamente impiegato dai viaggiatori<sup>23</sup> e per scopi tattici, trova utilizzazione anche come animale da soma e ne fanno prova numerose tariffe di pedaggio: i documenti aziendali invece non menzionano questo impiego del cavallo nel trasporto di merci e soltanto riferiscono di numerosi acquisti di cavalli da parte dei mercanti per affrontare viaggi più o meno lunghi, spesso non trovando buone mule oppure approfittando delle buone razze presenti sul mercato di Milano anche se la città offre una limitata offerta in quanto «chi à buone bestie non le vuole vendere!»<sup>24</sup>.

In età romana si aveva una grandissima varietà di carri quasi totalmente abbandonati dopo il disfacimento dell'Impero e per il rarefarsi della circolazione e per il decadimento nel quale cadono alcune strade. Il carro conosce una nuova diffusione fin dal XII secolo a seguito dell'intensificarsi dei rapporti commerciali e del miglioramento della rete stradale.

Accanto alla carretta a due ruote, trainata da uno o due cavalli, impiegata nel traffico locale e con una portata di 650 kg. di cereali o di 730 litri di vino, si pone il carro a quattro ruote trainato normalmente

<sup>20</sup> ARCHIVIO DATINI-PRATO (ADP), n. 669, lettera Milano-Firenze, 28 novembre 1394, arrivo 22 dicembre, Tommaso di ser Giovanni alla comp. Datini.

<sup>21</sup> ADP, n. 443, lett. Cremona-Pisa, 6 (11) aprile 1386, arr. 21 maggio, Gregorio Calzavacca alla comp. Datini.

<sup>22</sup> ADP, n. 780, lett. Milano-Genova, 17 gennaio 1400, arr. 23 gennaio, Tommaso di ser Giovanni alla comp. Datini.

<sup>23</sup> M. ROMANI, *Pellegrini e viaggiatori nell'economia di Roma dal XIV al XVII secolo*, Milano, Vita e Pensiero, 1948, p. 3.

<sup>24</sup> ADP, n. 669, lett. Milano-Firenze, 14 maggio 1395, arr. 2 giugno, Tommaso di ser Giovanni alla comp. Datini.

da quattro o da sei cavalli (in alcuni casi il numero varia da due a otto) impiegato nel traffico continentale con una portata per il vino pari a 1200 kg., per il sale pari a 1300-1500 kg.<sup>25</sup>.

Di pari passo, la diffusione dell'attacco degli animali in fila a due, del collare rigido e del ferro da cavallo, aumenta la potenza della trazione animale; non meno importante fu l'introduzione, nei carri, delle ruote coassiali al posto delle ruote indipendenti<sup>26</sup>.

I miglioramenti interessano più direttamente i trasporti di merci, mentre il trasporto delle persone incontra ancora non pochi inconvenienti per la rigidità dell'abitacolo duramente scosso su fondi stradali accidentali<sup>27</sup>.

Verso il 1389, in Germania, il problema si risolve con il carro oscillante: un palo di legno viene fissato a ciascuna estremità delle due assi e l'abitacolo viene sospeso a mezzo di catene. Tale sistema viene ulteriormente migliorato con la sostituzione di cinghie al posto delle catene così eliminando il fastidioso rumore<sup>28</sup>.

Alla fine del XV secolo, con l'adozione dell'avantreno girevole la trasformazione è compiuta con l'affermazione del cocchio il quale, un secolo dopo, è ormai un enorme abitacolo a quattro ruote trainato da 2-6 cavalli, coperto di cuoio, fornito internamente di sedili imbottiti e guidato da un postiglione<sup>29</sup>.

Con queste strade e con questi mezzi, appena delineati per sommi capi, la documentazione raccolta dalle aziende mercantili del tempo si presenta quale fonte irrinunciabile per definire con estrema analisi e precisione le vicende più immediate di quei viaggi di merci e di persone intraprese per scopi economici, una documentazione che accosta in maniera del tutto originale quella massa di documenti, per il momento molto più studiati e utilizzati, rappresentata dalle cronache dei viaggiatori, laici e religiosi, delle cronache dei pellegrinaggi.

Queste cronache, questi diari di viaggio, permettono di definire con

<sup>25</sup> H. DUBOIS, *Techniques et coûts des transports terrestres en France aux XIVe et XVe siècles*, in *Trasporti e sviluppo economico, secoli XIII-XVIII*, Atti della V Settimana di Studio, Istituto Internazionale di Storia economica «F. Datini», di Prato, Firenze, Le Monnier, 1986, pp. 279-291.

<sup>26</sup> R.S. LOPEZ, *op. cit.*, p. 103.

<sup>27</sup> M. FABRE, *Storia dei trasporti terrestri*, Milano, Mursia, 1965, pp. 24, 41.

<sup>28</sup> L. FRANGIONI, *Diversificazione e integrazione dei modi di trasporto in rapporto alla dinamica tecnologica. L'età preindustriale*, in *Popolazione, tecnologia, commercio, politica e sistema dei trasporti nell'Italia contemporanea*, Roma, ITALTEMI, 1987, p. 138.

<sup>29</sup> P. ROUSSEAU, *Histoire des transports*, Paris, Librairie Payard, 1961, pp. 91-93, 170-173.

la massima precisione gli itinerari percorsi, tappa dopo tappa; permettono di precisare i tempi impiegati, i mezzi di trasporto usati, l'intervento di guide specializzate sui tratti montani, le modalità dei pernottamenti e delle soste spesso favorite dal moltiplicarsi di quelle iniziative religioso-assistenziali rappresentate dagli ospizi, dagli ospedali, costruiti proprio nei pressi dei grandi colli alpini.

Si comincia con il dicembre del 1128, con la disastrosa avventura di due prelati i quali dopo un viaggio a Roma tentavano di rientrare a Basilea. Rodolfo, abate del monastero di Saint Trond nel Brabante, e Alessandro, nuovo vescovo di Liegi, di affrettavano lungo la Val d'Aosta verso il Gran San Bernardo (*Mons Jovis*), volendo, prima che la stagione si facesse troppo inclemente, passare le Alpi. Il viaggio si era rivelato una delusione: prima di giungere a Roma, la comitiva appena partita da Siena, dove aveva pernottato, era stata assalita da predoni i quali avevano fatto man bassa dei loro averi. Il pellegrinaggio si era così concluso e i due prelati avevano ripreso la via del ritorno, un viaggio assai duro, per la sofferenza dello stare sempre in sella (Rodolfo soffriva di sciatica) e «per multas animi tribulationes, per multas corporis passiones, per exitialia Montis Iovis pericula» avevano infine raggiunto Basilea<sup>30</sup>.

La vicenda dei due prelati sottolinea aspetti particolarissimi del viaggio del tempo, in particolare la durata e lo svolgimento delle tappe sulle quali varrà la pena soffermarci con maggiore dettaglio: per ora basti precisare come, celebrato il Natale a Piacenza, Rodolfo e Alessandro ripartono con grande fretta per non lasciarsi cogliere dai pericoli dell'inverno percorrendo la valle e raggiungendo Etroubles il 1° di gennaio: possiamo certamente meravigliarci ch  in otto giorni la comitiva aveva percorso a cavallo, e in quella stagione, la strada da Piacenza a Etroubles, una strada oggi di 250 km., al tempo certamente pi  lunga per l'andamento pi  tortuoso che doveva avere, quindi con una media giornaliera superiore ai 33 km. A Etroubles le difficolt  aumentano a causa di neviccate abbondantissime e la comitiva non pu  che ricorrere all'aiuto dei «marrones», le guide espertissime le quali riescono a condurre il gruppo fino in localit  San Remigio «in ipso Iovis monte»<sup>31</sup>.

Dal Monte Giove la strada scendeva nella valle del Rodano per traversare la Svizzera e raggiungere il Reno a Basilea oppure, per i passi del Giura, le valli della Saona e della Mosa. Era questa la grande via

<sup>30</sup> M.C. DAVISO, *Attraverso il Monte Giove nel Medio Evo*, in «Augusta Praetoria», XXXIII (1951), p. 136.

<sup>31</sup> *Ibidem*, pp. 138-139.

dei pellegrini del Nord quando non sceglievano quella più lunga della Moriana o la più tortuosa e meno solita del Piccolo San Bernardo. Il Sempione, seppure già noto ai Romani, al tempo era frequentato soltanto dai valligiani e il Gottardo attendeva ancora quel famoso ponte gettato tra le sue gole, ponte che avrebbe fatto la fortuna della valle.

Nell'alto Medio Evo, e poi durante quella generale ripresa demografica ed economica che interessò l'Europa dell'XI secolo, le vie alpine per la Francia ritrovarono quella specifica funzione esercitata in età romana. Il Gran San Bernardo, intanto reso più agevole nel suo percorso, resta ancora il più usato nelle comunicazioni fra la Val d'Aosta e il Vallese e, nella più ampia dimensione, nelle grandi vie dei mercanti e dei pellegrini tra l'Oltremonti e Roma<sup>32</sup>; una strada ancora molto importante nei secoli XII e XIII grazie alle sovrastrutture che facilitavano la traversata del colle e al ricco ospizio costruito nel 1050 il quale conoscerà il suo massimo splendore nel secolo XVI<sup>33</sup>. La via delle Gallie si snodava da Pavia (e quindi da Milano) attraverso Novara, Vercelli, Ivrea, Verrès, giungendo ad Aosta dove si aveva la biforcazione per il Gran San Bernardo e Martigny; per il Piccolo San Bernardo, la Tarantasia e Conflans, verso Vienne e verso Strasburgo<sup>34</sup>.

Dal XIII secolo, con l'apertura del Sempione ad est e con la valorizzazione del Moncenisio a sud, il Monte Giove conosce un periodo di decadenza e, nei rapporti con la Francia meridionale e con la Provenza, i due San Bernardo non trovano alcuna menzione risultando essere il Sempione l'unica alternativa 'alpina' ai soliti itinerari del Moncenisio e del Monginevro<sup>35</sup>. Ancor più del Grande, il Piccolo San Bernardo accusa la concorrenza del Ceniso, valico «che concede più cammino in pianura»<sup>36</sup>, e il Moncenisio, durante il basso Medio Evo, si pone come passaggio principale sulla direzione Lion-Chambéry-Montmélian-Lanslebourg, quest'ultimo nuovo capolinea per l'ascesa del colle in

<sup>32</sup> L. VACCARONE, *Le vie delle Alpi Cozie, Graje, Pennine negli antichi tempi*, in «Bollettino del Club Alpino Italiano», XIV (1884), pp. 36-43; L. CARANDINI, *I valichi delle Alpi occidentali*, in «Le vie d'Italia», LXVII (1961), pp. 895-896.

<sup>33</sup> L. VACCARONE, *I Principi di Savoia attraverso le Alpi nel Medio Evo (1270-1520)*, in «Bollettino del Club Alpino Italiano», XXXV (1902), p. 5; L. CHIAPPELLI, *I più antichi ricordi del commercio italiano in Francia*, in «Rivista di storia del diritto italiano», IX (1936), pp. 85-87.

<sup>34</sup> G. DONNA D'OLDENICO, *L'ospizio del Moncenisio alla luce di documenti inediti dell'archivio arcivescovile di Torino*, Reggio Emilia, G. Capella, 1971, p. 11.

<sup>35</sup> Y. RENOARD, *Le vie di comunicazione tra la Francia e il Piemonte nel Medio Evo*, in «Studi salentini», XIX (1965), p. 166.

<sup>36</sup> *Ibidem*, pp. 158-161.

sostituzione di Bramans<sup>37</sup>, che apre poi verso la Novalesa, Susa, Torino e, proseguendo, su Pavia attraverso Vercelli e Mortara; su Pavia da dove la via Francigena allinea la via di Roma<sup>38</sup>.

Il racconto del viaggio dei due prelati, Rodolfo e Alessandro, ha riportato in evidenza l'intervento dei «marones» di Saint Remy, le guide del Gran San Bernardo le quali dietro una «forte mercede» si disposero ad aprire la via nell'abbondante neve caduta: dietro di loro avrebbero camminato i pellegrini a piedi, poi i cavalli smontati, quindi i signori i quali «meno avvezzi alle fatiche avrebbero trovato la strada più battuta»<sup>39</sup>. L'equipaggiamento dei «marones» dovette impressionare fortemente i viaggiatori tantoché il cronista non manca di descriverlo con dovizia di particolari: «testa per il gran freddo incappucciata di feltro, mani guantate di pelli villose, piedi muniti di stivali armati sotto la suola con aculei di ferro «propter lubricam glaciem» a causa del ghiaccio sdruciolevole, in mano lunghi bastoni per tastare la via sotto la neve profonda»<sup>40</sup>.

Del 1216 è invece la lettera del canonico Jacques de Vitry, consacrato vescovo a Perugia il 31 luglio dello stesso anno, la quale descrive il suo viaggio fino a Roma e la partenza per il Vicino Oriente, avvenuta l'ottobre successivo. Il documento, seppure molto breve, oltre a descrivere con brio straordinario milanesi e genovesi incontrati nelle tappe del cammino, presenta un'interessante analisi della vita a bordo di un battello in rotta verso i paesi del Levante. Non di meno presenta la testimonianza diretta di incidenti di percorso, spesso ricorrenti, come la perdita di beni personali tra i quali un cofano di preziosi libri causa la piena di un fiume (non meglio identificato) che si è dovuto guardare in «Longobardiam»<sup>41</sup>.

Una testimonianza magnifica è quella lasciata da Eudes Rigaud, arcivescovo di Rouen dal marzo 1248, relativa agli anni 1253 e 1254 in occasione del suo viaggio dalla Francia a Roma e del successivo rien-

<sup>37</sup> M.A. DE LAVIS-TRAFFORD, *La «montagne du Cenis». Profil de l'ancien chemin muletier par le col du Grand Mont Cenis*, in «Mémoires et documents publiés par la Société savoisienne d'histoire et d'archéologie», vol. LXXVII (1952-1954), p. 110.

<sup>38</sup> E. BORLENGHI, *La circolazione nel Piemonte di ieri e di oggi secondo recenti studi*, Torino, Università degli Studi, Facoltà di Economia e Commercio, Laboratorio di Geografia economica «Pietro Gribaudo», 1965, p. 8.

<sup>39</sup> M.C. DAVISO, *op. cit.*, p. 140.

<sup>40</sup> *Ibidem*; si veda anche G. BROCHEREL, *La valle d'Aosta*, Novara, Istituto Geografico De Agostini, 1953, p. 67.

<sup>41</sup> P. SABATIER, *Note di viaggio di un prelato francese in Italia*, in «Bollettino della Società umbra di Storia Patria», vol. I (1895), pp. 109-113.

tro in patria. Il viaggio riguarda un nutrito gruppo di persone che accompagnano Eudes: alcuni familiari, chierici, segretari, domestici, senza dubbio almeno una decina di persone. Il vescovo non ha fretta: essendo questo il suo primo viaggio in Italia, combina il suo itinerario in modo da visitare, al passaggio, istituzioni e santuari per i quali aveva particolare interesse. Le tappe di questo viaggio che trova svolgimento sul Sempione possono così riassumersi nelle linee principali<sup>42</sup>:

- 29.12.1253	Rouen	- 07.01.1254	Compiègne
- 11.01.1254	Parigi	- 18.01.	Troyes
- 23.01	Digione	- 01.02.	Losanna
- 05.02.	Sion	- 07.02.	Briga
- 09.02.	Domodossola	- 10.02.	Pallanza
- 11.02.	Gallarate	- 12.02.	Milano
- 13.02.	Milano	- 14.02.	Bergamo
- 15.02.	Brescia	- 16.02.	Mantova
- 17.02.	Mantova	- 19.02.	Ferrara
- 21.02.	Bologna	- 22.02.	Bologna
- 23.02.	Bologna	- 24.02.	Bologna
- 25.02.	Imola	- 26.02.	Cesena
- 27.02.	Rimini	- 28.02.	Fano
- 02.03.	Gubbio	- 03.03.	Assisi
- 04.03.	Assisi	- 05.03.	Assisi
- 06.03.	Assisi	- 07.03.	Perugia
- 08.03.	Todi	- 09.03.	Narni
- 10.03.	Civita Castell.	- 11.03.	Roma

Il viaggio di ritorno segue invece un itinerario più diretto, da Roma su Viterbo, Radicofani, Siena, Lucca, Sarzana, Sestri Levante, Genova, Savona, Asti, Torino, Termignon, Chambéry, Vienne, Lionne, Marcigny, Nevers, Nemours, Parigi, Compiègne, Beauvais, Rouen. Il giornale si limita, nella maggior parte dei casi, a precisare la sosta; le sole indicazioni complementari riguardano la celebrazione di grandi feste e il valico dei monti. Sulla via del ritorno Eudes segue la via Francigena fino a Sarzana; da lì per poter passare per Genova preferisce arrampicarsi sul Bracco e seguire la via Aurelia piuttosto che prendere per il passo della Cisa. L'Aurelia viene seguita fino a Savona da dove, per l'itinerario normale del passo di Cadibona, va a ritrovare a Torino la via Fran-

<sup>42</sup> Y. RENOARD, *Strade, tappe e durata di viaggio dalla Francia a Roma nel XIII e nel XIV secolo secondo gli itinerari di Eudes Rigaud (1254) e di Barthélemy Bonis (1350)*, in «Studi salentini», XIX (1965), pp. 135-139.

cigena; quattro giorni di sosta a Susa, una sosta meritata, e poi, per la via più breve, fino a Parigi<sup>43</sup>.

Seguendo un ideale filo cronologico, per gli inizi del Trecento quindi, ritroviamo le descrizioni dei viaggi di sovrani e di principi, altri grandi frequentatori delle strade del tempo, costretti a viaggiare per ricomporre le sommosse di piccoli principati, repubbliche e comuni che insorgevano al confine, per risolvere le guerre che si muovevano l'un l'altro i vassalli in quanto impotenti a provvedere da lontano; d'altra parte la visita ai loro feudi rappresentava un notevole beneficio per quei principi i quali vedevano così diminuire le spese della corte e aumentare le entrate, queste rappresentate da doni, da prestazioni e tributi dei vassalli<sup>44</sup>.

Non meno interessanti, se non altro da un punto di vista relativo alla storia sociale e del costume, sono i viaggi delle principesse e delle dame le quali talvolta accompagnavano gli augusti familiari, padri e consorti, nei ripetuti spostamenti: sulle buone strade di pianura si viaggiava a cavallo presto abbandonato sulle strade impervie di montagna e sostituito da lettighe o da carrette tirate da cavalli o da muli addestrati a procedere appaiati. Queste carrette erano «vagamente dipinte al di fuori, imbottite all'interno di cuoi e di panni con cuscini»<sup>45</sup>.

Gli spostamenti dei principi e del loro seguito richiedevano, diversamente dai viaggi dei pellegrini, una vera e propria organizzazione per il trasporto dei beni personali e delle suppellettili portate al seguito: a Maria di Brabante, nella traversata del Moncenisio del 1312 occorrono, soltanto per il suo bagaglio, 22 muli; la contessa Violante, nel 1337, fa trasportare la sua roba per il Piccolo San Bernardo, pesante 62 quintali da 69 marroni; Bona di Borbone passa lo stesso colle nel 1368 con 12 muli e, nell'anno seguente, il Moncenisio con 39 animali, due dei quali moriranno lungo la strada<sup>46</sup>.

Non meno complessi di quelli dei principi erano i viaggi degli ambasciatori, abituali utenti delle strade di ogni tempo. L'Archivio di Stato di Genova conserva una serie intitolata «Ambaxiatorum espensae: 1367-1403»: il documento più antico riguarda il conto delle spese di un'ambasciata a Milano dal 12 al 26 luglio 1367 e precisa con estremo dettaglio tutte le spese per il personale, per il vitto e l'alloggio, comprese le più personali quali il ricorso all'opera di un barbiere, sostenute nello svolgimento dell'ambasceria nelle diverse tappe del viaggio da Genova,

<sup>43</sup> *Ibidem*, pp. 141-142.

<sup>44</sup> L. VACCARONE, *I Principi di Savoia*, cit., p. 1.

<sup>45</sup> *Ibidem*, p. 7.

<sup>46</sup> *Ibidem*, p. 8.

Pontedecimo, Fiaccone, Voltaggio, Novi, Tortona, Pontecurone, Voghera, Pavia, Binasco, fino a Milano e del ritorno, questo svolto su Binasco, Pavia, Sannazzaro, Bassignana, Alessandria, Serravalle, Gavi, Voltaggio, Pontedecimo e Genova<sup>47</sup>.

Dopo i pellegrini, i principi e gli ambasciatori, ad intraprendere frequenti e spesso lunghi viaggi sono senz'altro i mercanti i quali hanno tuttavia di molto ridotto quel loro vagabondare lungo le direttrici del traffico europeo grazie alla lettera che consente loro, come già detto, di seguire il mercato anche dalla sede delle loro aziende. Mercanti che qualche volta assumono il ruolo di pellegrini come quel tale Barthélemy Bonis un importante uomo d'affari di Montalbano impegnato nel commercio di drappi, perle, spezie e prodotti esotici importati sia dai paesi nordici che dall'Oriente. Sfuggito alla catastrofica epidemia di peste nera del 1348 il nostro decise di partecipare al pellegrinaggio a Roma in occasione del Giubileo proclamato da Clemente VI nel 1350. La descrizione del viaggio lasciata dal Bonis risulta essere una riproduzione, una copia, d'una guida per il pellegrino del Giubileo da Avignone a Roma, una guida diffusa dalla corte papale per istruire e aiutare i pellegrini ed indurli tutti a passare da Avignone, al tempo sede della corte pontificia; una guida che suggerisce anche l'esistenza di un'organizzazione materiale del pellegrinaggio fatta a suo vantaggio dal papa residente ad Avignone<sup>48</sup>.

Il mercante viaggiava non soltanto per la cura dell'anima: la cura dei propri affari lo costringeva a spostamenti per il controllo dell'attività nelle sedi distaccate delle sue aziende, per la verifica periodica della contabilità, per incontrare collaboratori e corrispondenti; non di meno la cura del corpo lo costringeva, proprio in quel finire del Trecento, secolo di pandemie ormai acquisite in forma endemica dalla popolazione del tempo con ricorsi regolari, pressoché stagionali, lo costringeva a ricercare temporanea residenza in località non colpite dalla moria, in località climaticamente più favorite o decentrate.

L'ultimo trentennio del Trecento ci apre l'enorme e originalissima documentazione dell'Archivio Datini di Prato e, in special modo, un carteggio commerciale costituito da 153.000 lettere, un carteggio unico al mondo per continuità, riferimento temporale e mole.

Francesco di Marco Datini, dopo un ventennio di attività commerciale dispiegata ad Avignone, nel dicembre del 1382 organizza il suo

<sup>47</sup> F. GABOTTO, *Come viaggiavano gli ambasciatori genovesi nel secolo XIV*, Genova, Tipografia della Gioventù, 1908, pp. 16-35.

<sup>48</sup> Y. RENOARD, *Strade, tappe durata di viaggio*, cit., pp. 144-149.

rientro a Prato, la città natale, portando con sé la moglie Margherita: un libro di Ricordanze dello stesso anno riepiloga i «Chonti delle spese quando Franciescho di Marcho venne da Vignone cho lla donna»<sup>49</sup>:

«Troviamo avere da dì 8 di diciembre partimo da Vignone insino a dì 12 di diciembre la sera a Sesterone e s'avamo persone 11 e 12 chavagli chontando fanti e ogni persona, f. 24 s. 13 d. 6».

Dopo questa introduzione (tappa a Sisteron) si hanno tutti i riepiloghi di spesa tappa dopo tappa, per la Saulce, Tallard, Chorges, Embun, St. Crépin, Briançon, Cesana Torinese, *Norsa* (non identificata), S. Ambrogio di Torino, Avigliana, Torino, Moncalieri, Villanova d'Asti, Asti, Milano, Cremona, Ragazzola (Parma), Prato. In particolare sul tratto più accidentato del percorso (tra Sisteron ed Asti) sono offerti ulteriori particolari e dettagli<sup>50</sup>:

«A dì 13 di diciembre, la matina, per iscolvere, a Sesterone:		
per 3 profende a s. 3 l'una		s. 9
per uova e vino e pane e altre chose in deto luogho, in tuto		s. 6
per lo supare di Bernardo e d'Arigho a dì 12 che digiunavano		s. 2
per 1 bereta per Ghinghora		s. 2
per 4 pernicie chonperai a Salsa		s. 5 d. 4
per benandata a una dona per pasagio preso a Talardo		s. 1 d. 4
A dì 13 detto la sera a Talardo per 6 profende a s. 4 l'una		
e fieno per 5 chavagli	f. 1	s. 8
per pane e vino e uova e chandele e providigioni di chasa		
e altre chose	f. 1	s. 6
per dare a uno maliscalcho che riferò 4 chavagli e fè medicina a la mula		s. 2
per dare a uno che ci rechò una sacha di civada la quale ci diè meser di Talardo		s. 2
per benandata al valetto		s. 1
per fieno per 5 chavagli perché non ebono la profenda intera		s. 6 d. 8
per pasagio de le male in deto luogho		s. 1 d. 6».

Con il rientro a Prato del Datini si vengono allora a porre le basi di quel complesso sistema aziendale articolato in aziende diverse, per natura giuridica e per attività economica, dislocate in otto diverse città, Prato, Firenze, Pisa, Genova, l'originaria Avignone, Barcellona, Valenza

<sup>49</sup> F. MELIS, *Aspetti della vita economica medievale*, Firenze, Olschki, 1962, pp. 51-52.

<sup>50</sup> *Ibidem*.

e Maiorca, aziende affidate a soci, di capitale o d'opera, i quali ne curano la gestione sotto la direzione unica del «maggior» (il Datini) con l'ausilio di diversi fattori e garzoni. Soci e fattori operano in diretto rapporto con il «maggior» al quale fanno spesso riferimento con viaggi di lavoro, viaggi che in altre occasioni vengono fatti presso altre sedi e aziende del sistema. Seguire questi spostamenti, queste missioni, seguire i più o meno regolari viaggi di rientro in patria per visitare la famiglia, per curare i propri interessi, ci permette di accompagnare quei mercanti sulle strade dell'Europa del tempo.

Intanto ci permette di seguire, di condividere persino, le diverse pericolosità del cammino, gli impedimenti dovuti agli agenti atmosferici, spesso inclementi: nevicata abbondantissime come quelle dell'anno 1334 che obbligano ad una sosta di ben 32 giorni lungo la via del Prage-lato<sup>51</sup>; piogge eccezionali che rendono impraticabile la via da Milano su Avigliana dal 17 al 31 ottobre 1385 quando «tutti questi paesi sono annegati d'acqua e niuno può andare per cammino»<sup>52</sup>.

Più ancora gli impedimenti dovuti a fattori politici i quali chiudono letteralmente gli itinerari più diretti e obbligando i mercanti a soste impreviste oppure a lunghe deviazioni: è il caso, complesso e prolungato, delle ultime due decadi del Trecento le quali vedono gli sviluppi della guerra tra Gian Galeazzo Visconti, il marchese di Monferrato e il conte di Savoia, una guerra contrassegnata dalle azioni di Facino Cane e dei suoi armati, una guerra che costringe in Milano merci e uomini impossibilitati a intraprendere il cammino verso Occidente e che costringe i mercanti ad inventare, potremo ben dire, strade alternative sul Regno di Francia e sulla Provenza, alternative studiate con estrema precisione nell'aumento dei costi, nell'allungamento dei tempi del percorso, nelle pericolosità (eventuali) presentate, alternative che porteranno all'adozione della via del Sempione anche per le comunicazioni ad Occidente, la via del Sempione da questo momento in poi acquisita totalmente al commercio di e da Milano<sup>53</sup>.

Dalle rilevazioni di questi mercanti, affidate alle loro lettere, risulta evidente l'usanza, e la volontà, di intraprendere il viaggio, anche sugli itinerari più battuti e relativamente brevi (da Milano a Bologna, ad esem-

<sup>51</sup> L. VACCARONE, *I Principi di Savoia*, cit., p. 16.

<sup>52</sup> ADP, n. 669, lett. Milano-Firenze, 31 ottobre 1385, arr. 10 novembre, Tieri di Benci alla comp. Datini.

<sup>53</sup> L. FRANGIONI, *Milano e le sue strade*, cit., pp. 72-88.

pio) in compagnia, «con bona chonpagnia»<sup>54</sup>: «e per tutto è mè ire aconpagnato che solo!»<sup>55</sup>.

Il cammino viene interrotto, le partenze ritardate, anche di diversi giorni<sup>56</sup>, per aspettare compagnia e non dover affrontare da soli le strade, strade che pure dovevano essere d'altra parte sicure se per la seconda metà del Trecento non abbiamo ritrovato alcuna traccia del contratto di assicurazione per le spedizioni effettuate via terra, anche sui lunghi itinerari d'Oltralpe, contratto di assicurazione il quale invece segna con assoluta regolarità tutte le spedizioni effettuate via mare, anche lungo le rotte più battute del bacino del Mediterraneo<sup>57</sup>. In un caso, addirittura, non trovandosi «buona compagnia» un mercante fiorentino che da Milano deve rientrare a Firenze assume («ho tolto») un fante per accompagnarlo, almeno in parte, nel viaggio: «ho tolto uno fante che viene mecho insino a Bologna»<sup>58</sup>.

Precauzioni non sempre inutili, tuttavia, se si considera la disavventura accorsa ad un fiorentino sulla via da Milano ad Avignone nel febbraio del 1387<sup>59</sup>:

«..... al venire da Milano qui [Avignone] [..... ] io fui preso fra Murmurone e Salte sulla terra del Papa per 4 ribaldi e fui tenuto un dì e mezzo e una notte leghato in un bosco con gran paura di morire e, Dio merzé, campai la persona e ogni altra chosa perdei, che valeano fiorini 50 o più, salvo il chavallo che ben valia altanto. Or di poi, grazia di Dio, ò riauto il chavallo magro e chativo e chostami più di fiorini 20.....».

Secondo elemento molto importante per un buon svolgimento del viaggio è, ovviamente, la buona scelta della cavalcatura. Gli animali migliori costano molto e in alcuni casi si cerca di risparmiare facendosi prestare da amici una cavalcatura: in occasione di un viaggio da Firenze a Milano, il mercante fiorentino Tieri di Benci si ritrova ad impiegare

<sup>54</sup> ADP, n. 341, lett. Milano-Prato, 10 (12) agosto 1384, arr. 15 agosto, Tieri di Benci alla comp. Datini.

<sup>55</sup> ADP, n. 669, lett. Milano-Firenze, 7 (10) settembre 1401, arr. 24 settembre, Tommaso di ser Giovanni a Francesco Datini.

<sup>56</sup> ADP, n. 341, lett. Milano-Prato, 5 (11) agosto 1394, arr. 29 agosto, Tommaso di ser Giovanni a Francesco Datini.

<sup>57</sup> L. FRANGIONI, *Milano e le sue strade*, cit., pp. 44-49. In generale si veda F. MELIS, *Origini e sviluppi delle assicurazioni in Italia (secoli XIV-XVI)*, Roma I. N. A., 1975.

<sup>58</sup> ADP, n. 780, lett. Milano-Genova, 6 dicembre 1393, arr. 18 dicembre, Giovanni di Domenico alla comp. Datini.

<sup>59</sup> ADP, n. 322, lett. Avignone-Prato, 11 febbraio 1387, arr. 5 marzo, Andrea di Bartolomeo da Siena a Francesco Datini.

un ronzino «piccolo» e nel tratto tra Firenze e Bologna subisce un grave incidente<sup>60</sup>:

«Quando fui a mezo l'A(l)pi di Bologna chadi a tera d'una montagna cho llo chavallo adosso: no credetti mai levami vivo! E per no volere Franciescho [Datini] chonperare uno ronzino fui a perigholo di chò e poi istetti a Bologna 3 dì e làe ne chonperai uno [.....] però avesi auto ronzino qui [Milano] sarei istato più tosto 10 dì e poi da Firenze qui sarei istato più tosto da 12 dì e sarebe istato meglio fornito la bottegha non è ora».

Il 27 giugno 1400, per sfuggire la peste che infierisce a Firenze, il Datini cerca rifugio a Bologna, libera ormai dal terribile morbo, con tutta la famiglia, servi compresi, insieme al socio principale Stoldo di Lorenzo e ad alcuni fattori. Del viaggio di tanta compagnia, e di tante vettovaglie, è rimasta precisa descrizione in un libro contabile<sup>61</sup>:

«Richordanza che questo dì 27 di giugno 1400 ci partimo da Firenze chon tutta la nostra famiglia per venire a Bolongnia che fugimo la grande moria ch'era a Firenze; e qui in Bolongnia giungnemo a dì 29 di giugno 1400 tutti sani e salvi cho la grazia di Dio in chasa di messer Giovanni e Piero Biancheti ch'è a lato a San Donato che da loro l'abiamo a pigione per uno anno chomincando l'anno a dì \*\*

E fumo tutti chostoro che apreso dirò e prima:

Franciescho di Marcho in su la sua muletta

monna Margherita in su la mula ch'è di Nofri d'Andrea de' Neri che noi donamo a Ghuido di messer Tommaso

Stoldo di Lorenzo in su la mula di Barzalone di Spedaliere da Prato

Bartolomeo di Lazero Franchini da Prato in su 'n uno ronzino che messer Ghuelfo ci prestò

Benedetto di Bartolo da Prato in su 'n ronzino d'un amicho di ser Chonte di Nerozo che ci prestò

Franciescho di Ghinozzo Amidei in su i ronzino di Bartolomeo Chanbioni

Nanni di Martino sta cho noi in su la nostra chavalla cho lla sella da chavalchare

Bandino del maestro Giovanni Banducci in su suo ronzino

Ghuido di Sandro in su 'n uno mulo chon fornimento da mangiare cho le ceste choperte

la Lucia e l'Andrea in su 'n uno mulo cho le ceste choperate e ongniuno in una cesta a sedere

<sup>60</sup> ADP, n. 184, lett. Milano-Avignone, 18 gennaio 1386, senza data d'arrivo, Tieri di Benci a Stoldo di Lorenzo.

<sup>61</sup> F. MELIS, *Aspetti della vita economica medievale*, cit., pp. 56-57. Si veda anche L.A. GANDINI, *Viaggi, cavalli, bardature e stalle degli Estensi nel Quattrocento*, in «Atti e Memorie della R. Deputazione di Storia Patria per le provincie di Romagna», s. III, vol. X, fasc. I-III, gennaio-giugno 1892, pp. 41-42.

la Ginevra e la Nanna in su 'n altro mulo a detto modo cho le ceste cho-  
perte

1 altro mulo chon un paio di forzieri entrovi più chose».

«Confrontate con quanto ci offre il mondo contemporaneo, la rapidità degli spostamenti, in quel tempo, ci appare infima. Tuttavia non era sensibilmente più debole di come doveva restare sino alla fine del Medioevo, o sino all'inizio del secolo XVIII»<sup>62</sup>.

Prendendo in esame alcuni degli itinerari di viaggio già considerati, nell'anno 1128 i due prelati attraverso il Gran San Bernardo segnano medie giornaliere superiori ai 33 km. su una strada resa ancor più difficile dalle abbondanti nevicate<sup>63</sup>. Tappe giornaliere di 30-40 km. sono segnate anche dai pellegrini, compagnie diversamente assortite di uomini dotati di grande resistenza fisica e di persone vecchie e deboli, distanze coperte in pianura con 6-8 ore di marcia; per le tappe di montagna o lungo percorsi accidentati le tappe si riducono a 20-30 km<sup>64</sup>.

Nel 1250 il vescovo Eudes Rigaud e la sua brigata da Rouen a Roma precisano in montagna tappe di 30-40 km. giornalieri su terreni in discesa, di 20-30 km. su terreni in salita; per le tappe di pianura le distanze coperte sono estremamente variabili da 10 e 15 a 50 e anche 60 km., una variabilità, come detto, dovuta alla ricerca e all'utilizzo di soste predeterminate, magari per soli scopi «turistici». L'itinerario di Eudes permette interessanti valutazioni statistiche: il viaggio di andata fino a Roma, pari a 1845 km. a causa di alcune deviazioni, viene compiuto in 56 tappe con una media di 31 km. per tappa sul territorio francese e svizzero, di 35 km. sul territorio italiano, complessivamente 33 km. in media per ciascuna delle tappe; 56 tappe coperte in 73 giorni con una media giornaliera di 25 km. Il viaggio di ritorno si dispiega su 1740 km. articolato in 46 tappe con una media di 31 km. per il segmento da Roma a Termignon, di 35 km. per il segmento in territorio francese, complessivamente, ancora, 33 km. di media per ciascuna delle tappe; 46 tappe per totali 60 giorni alla media giornaliera di 29 km.. Nel complesso, allora, una «celerità» media sulle grandi distanze, quando si viaggiava senza fretta ma senza perdere tempo, dell'ordine di 30-40 km. al giorno<sup>65</sup>.

Per il 1350, un viaggiatore ordinario, come il mercante di Montalbano Barthélemy Bonis, può contare su un itinerario-guida che lo porta

<sup>62</sup> M. BLOCH, *op. cit.*, p. 78.

<sup>63</sup> M.C. DAVISO, *op. cit.*, p. 139.

<sup>64</sup> R. OURSEL, *Pellegrini nel Medio Evo*, Milano, Jaca Book, 1979, pp. 49-50.

<sup>65</sup> Y. RENOARD, *Strade, tappe e durata di viaggio*, cit., p. 144.

con semitappe di 15-45 km. a coprire in un giorno dai 40 agli 80 km.: il percorso da Avignone a Roma pari a 1200 km. viene coperto in 22-23 giorni il che dà una media di 54 km. giornalieri superabili con 8-10 ore di cavalcata<sup>66</sup>.

Un contratto di scarsella, il servizio speciale per l'inoltro della corrispondenza riservato ai mercanti associati nel patto, definito in data 8 gennaio 1394, stabilisce tra le altre condizioni del servizio sull'itinerario Pisa-Barcellona e ritorno anche il tempo di svolgimento del servizio stesso: il fante (scarselliere) dovrà coprire la distanza in 21 giorni in estate (dal 1° aprile al 1° novembre) e in 22 giorni in inverno (dal 1° novembre al 1° aprile)<sup>67</sup>. Per la metà del XV secolo, la *pratica della mercatura* di Giovanni da Uzzano, nel capitolo X «Termini di Chorrieri d'andare da luogo a luogo», fissa i tempi, le velocità, dei corrieri: questi tempi risultano mediamente pari a 60-70 km. giornalieri<sup>68</sup>.

Più in generale vengono definite anche le distanze superabili da messaggeri e viaggiatori, «a piedi o a dorso di cavallo», pari a 50 km. giornalieri su terreni pianeggianti, pari a 40 km. in montagna «pressappoco eguali a quelli compiuti nell'antichità»<sup>69</sup>.

Passando ad alcuni itinerari precisi, sempre meglio definiti nel loro svolgimento, possiamo rilevare che dalle Alpi centrali a Roma i pellegrini impiegavano 6 settimane<sup>70</sup>. Un mercante fiorentino nel 1385 copre la distanza da Avignone a Milano, insieme ad una compagnia nella quale sono donne e fanciulli, balie e servi, in 20 giorni anche a causa di grandi piogge laddove, viene precisato, occorrono normalmente 8-9 giorni:

«Quando parti di Vingnone misimi in compagnia d'Aberdalù conpare di Basciano che dimorava a Vingnone e qui n'è venuto co lla sua donna e sua famiglia che mai ne patì tanto istento come ora à fatto a menare femmine e fanciugli e balia che Dio sae lo stento era. Misimi in sua compagnia per amore della mulla per no venire sollo e simile per no fare grandi giornate e noi l'abiamo fatte picholle

<sup>66</sup> *Ibidem*, p. 148.

<sup>67</sup> L. FRANGIONI, *Organizzazione e costi del servizio postale*, cit., p. 60.

<sup>68</sup> G. DA UZZANO, *Pratica della mercatura*, in G. PAGNINI DEL VENTURA, *Della decima e delle altre gravanze*, ecc., Lisbona e Lucca, 1766, p. 103.

<sup>69</sup> R.G. GOODCHILD-R.J. FORBES, *Strade e comunicazioni sulla terraferma, con un paragrafo sui porti, sulle darsene e sui fari*, in *Storia della tecnologia*, a cura di Ch. Singer, E.J. Holmyard, A.R. Hall, T.I. Williams, Torino, Boringhieri, 1962, vol. II, p. 534.

<sup>70</sup> G.C. BASCAPÈ, *Le vie dei pellegrinaggi medioevali attraverso le Alpi centrali e la pianura lombarda*, in «Archivio storico della Svizzera italiana», XI (1936), p. 169.

ma nostro grado per la piova che mai non è restata da Ghabo insino qui, sone ghashighato senpre di talle compagnia. »<sup>71</sup>.

Il viaggio da Pavia a Bologna (circa 200 km.) viene coperto in meno di 4 giorni<sup>72</sup>. Da Pavia a Genova si impiegano 3 giorni, da Genova a Milano 5 giorni<sup>73</sup>. Da Ferrara a Roma il viaggio di Borso d'Este e della sua numerosa comitiva trova compimento in 18 giorni, mentre il ritorno, via Firenze, è compiuto in 22 giorni<sup>74</sup>.

E interessante può essere, a conclusione, comparare queste distanze superate dai viaggiatori con quelle segnate dal trasporto di merci. Sui grandi itinerari da Parigi o dalle fiere di Champagne i convogli di merci superavano distanze di 30, 35, 40 km. giornalieri<sup>75</sup>. Altri invece definiscono medie più basse queste pari a 22-25 km. giornalieri, peraltro su terreni pianeggianti<sup>76</sup>. I vetturali impiegati nel trasporto di mercanzie diverse coprivano la distanza su Pisa in 8 giorni da Brescia, in 11 giorni da Cremona, in 9 giorni da Milano<sup>77</sup>. Il 26 aprile 1396 il trasporto di una schiava da Pavia a Genova segna una media di circa 50 km. al giorno e la distanza viene superata in poco più di due giorni<sup>78</sup>.

Ancora per la fine del Trecento l'enorme documentazione datiniana ha permesso di precisare diverse durate effettive dei trasporti di merci. Da Milano ad Avignone, per la via di Avigliana in 184 casi, ricostruiti accostando la precisa data della partenza ad un'altrettanto precisa data di arrivo, si sono rilevati addensamenti dei dati intorno alle durate da 16 a 26 giorni (valori modali) con una moda pari a 21 giorni e un minimo di 12 giorni. Relativamente ai singoli segmenti si rilevano durate di 3 giorni da Milano a Vercelli, di 7 giorni da Milano ad Avigliana, di 4 giorni da Avigliana a Chambéry, via Moncenisio. I trasporti da Mi-

<sup>71</sup> ADP, n. 669, lett. Milano-Firenze, 19 ottobre 1385, arr. 6 novembre 1385, Tieri di Benci a Francesco Datini.

<sup>72</sup> C.M. CIPOLLA, *In tema di trasporti medievali*, in «Bollettino storico pavese», vol. V, 1944, p. 32.

<sup>73</sup> F. GABOTTO, *Come viaggiavano gli ambasciatori*, cit., p. 10.

<sup>74</sup> L.A. GANDINI, *Viaggi, cavalli, bardature*, cit., p. 47.

<sup>75</sup> R. BAUTIER, *Recherches sur les routes de l'Europe médiévale. I. De Paris et des foires de Champagne à la Méditerranée par le Massif Central*, in «Bulletin philologique et historique du Comité des travaux historiques et scientifiques», LXXIX (1960), p. 102.

<sup>76</sup> R.G. GOODCHILD-R.J. FORBES, *Strade e comunicazioni*, cit., p. 533.

<sup>77</sup> L. PIERI, *Il contributo alla storiografia dei trasporti medioevali offerto dalle quattro migliaia di 'lettere di vettura' dell'Archivio Datini di Prato*, tesi di laurea, relatore prof. F. MELIS, Firenze, Università degli Studi, a. a. 1965, 1966, vol. II, pp. 196-198.

<sup>78</sup> C.M. CIPOLLA, *In tema di trasporti*, cit., p. 12.

lano su Avignone per la via di Pinerolo richiedevano 24 giorni; impiegando l'alternativa della via del Sempione, via Ginevra, si richiedevano 33 giorni e in questo caso molto lunghe dovevano essere le soste per il trasbordo delle merci da un mezzo di trasporto all'altro, in specie a Ginevra, in quanto la durata del viaggio da Milano a Ginevra era di 15 giorni mentre la prosecuzione da Ginevra su Avignone richiedeva 10-12 giorni, talvolta soltanto 9 giorni. Nel 1379 una carico di 6 balle di armi partito da Milano il 23 di marzo arriva il 28 aprile, dopo 36 giorni di cammino, a Napoli<sup>79</sup>.

LUCIANA FRANGIONI

### *Bibliografia*

- AMATI G., *Viaggio da Milano in Africa visitando il Piemonte, la Savoia, il mezzodi della Francia e l'Algeria col ritorno per Nizza e Genova*, Milano, A. Bonfanti, 1845.
- AMORETTI C., *Viaggio da Milano ai tre laghi Maggiore, di Lugano e di Como e ne' monti che li circondano con una carta topografica con indicazioni mineralogiche*, Milano, Galeazzi, 1794.
- AULETTA G., *Pellegrini e viaggiatori in Terrasanta*, Rocca di San Casciano, Cappelli, 1963.
- BACCINI G., *Viaggi di Giovanni Ridolfi fiorentino. Da Firenze a Milano (1480)*, in «Zibaldone», I (1888), n. 5, pp. 95-96; n. 6, pp. 111-112; n. 10, pp. 154-160.
- BARTHELEMI ABBÉ, *Voyage en Italie fait par ordre du roi en 1755 et 1756*, Paris, Arthus-Bertrand, 1810.
- BARTOLINI G.-CARDINI F., *Nel nome di Dio facemmo vela. Viaggio in Oriente di un pellegrino medievale*, Bari, Laterza, 1991.
- BERTOLOTTI D., *Viaggio in Savoia ossia descrizione degli stati oltramontani di S. M. il Re di Sardegna*, Torino, Favale, 1828.
- BASCAPÈ G.C., *Gli itinerari dei pellegrinaggi attraverso il territorio lombardo nel medioevo*, in Atti e memorie del 1° Congresso storico lombardo, Como 21-22 maggio - Varese 23 maggio 1936, Milano, Tip. Antonio Cordani, 1937, pp. 123-124.
- BASCAPÈ G.C., *Le vie dei pellegrinaggi medioevali attraverso le Alpi centrali e la pianura lombarda*, in «Archivio storico della Svizzera italiana», XI (1936), pp. 129-169.
- BONAINI F., *Relazione del viaggio d'Arrigo VII in Italia di Niccolò vescovo di Bortino volgarizzate nel secolo XIV dal notaio ser Bonacosa di ser Bonavita da Pistoia tratta da un codice pistoiese*, in «Archivio storico italiano», app. n. 17 e 18, 1847, pp. 63-159.

<sup>79</sup> L. FRANGIONI, *Milano e le sue strade*, cit., pp. 111-113.

- BRANCA G., *Storia dei viaggiatori italiani*, Roma, G.B. Paravia e C., 1873.
- CAMPORISI P., *Morire per strada. Viaggio senza ritorno di un pellegrino del 700*, in «Corriere della sera», 11 marzo 1985.
- CANTÙ I., *Viaggio da Milano a Venezia, nelle città e nelle province di Como, Sondrio, Bergamo, Brescia, Mantova, Pavia, Lodi, Crema, Cremona, Verona, Vicenza, Treviso, Bassano, Belluno, Udine, Padova, Rovigo, Chioggia. Colle notizie più utili al viaggiatore. Nuovissima guida*, Milano, Vallardi, 1856.
- CAPPELLI A., *Un viaggiatore sconosciuto del secolo XV*, in «Archivio storico lombardo», XXIX (1902), pp. 188-191.
- CARDINI F., *Gerusalemme d'oro, di rame, di luce*, Milano, Il Saggiatore, 1991.
- CARDINI F., *Pellegrini medievali in Terrasanta*, in «Rivista storica italiana», XCIII (1981), pp. 5-10.
- CASELLI G., *La via Romea «cammino di Dio». Sulla grande via dei pellegrini da Canterbury a Roma*, Firenze, Giunti Gruppo Editoriale, 1990.
- CASSON L., *Viaggi e viaggiatori dell'antichità*, Milano, Mursia, 1978.
- CESSI R., *Il viaggio di Girolamo Lippomano ambasciatore in Polonia nel 1574-1575*, in *Miscellanea di studi storici in onore di G. Sforza*, Torino, F.lli Bocca, 1923, pp. 751-758.
- COMPARATO VI., *Viaggiatori inglesi in Italia tra Sei e settecento: la formazione di un modello interpretativo*, in «Quaderni storici», XIV (1979), pp. 850-886.
- D'ANCONA A., *Saggio di una bibliografia ragionata dei viaggi e delle descrizioni d'Italia e dei costumi italiani in lingue straniere*, Ravenna, a cura della Libreria Tonini, s.d. [rist. edizione 1889].
- DAMONTE M., *Da Firenze a Santiago di Compostella: itinerario di un anonimo pellegrino nell'anno 1477*, in «Studi medievali», s. III, vol. XIII (1972), pp. 1043-1071.
- DELFIOL R., *Un altro 'itinerario' tardo-quattrocentesco da Firenze a Santiago di Compostella*, in «Archivio storico italiano», CXXXVII (1979), disp. IV, pp. 599-613.
- DE MONTAIGNE M., *Viaggio in Italia (1580-1581)*, Milano, Bompiani, 1942.
- Direzione pe' viaggiatori in Italia colla notizia di tutte le poste e loro prezzi*, Bologna, Sassi, 1779.
- DUCLOS CH., *Voyage en Italie*, Lousanne, J. Mourer, 1791.
- Due viaggi del Petrarca ad Avignone*, in «Archivio storico lombardo», XLVII (1920), p. 383.
- ENGELMANN H., *I pellegrinaggi*, Catania, Edizioni Paoline, 1960.
- FONTANA B., *Itinerario o vero viaggio da Venetia a Roma, ecc.*, Vinegia, Agostino Bindoni, 1550.
- FRESCOBALDI LIONARDO DI NICCOLÒ, *Viaggio in Egitto e in Terra Santa. Con un discorso dell'Editore sopra il commercio degl'italiani nel secolo XIV*, Roma, Mordacchini, 1818.
- FUMAGALLI G., *La mostra retrospettiva di comunicazioni, viaggi e trasporti*, in «Emporium», VII (1901), pp. 458-477.
- GABOTTO F., *Come viaggiavano gli ambasciatori genovesi nel secolo XIV*, estr. «Giornale storico e letterario della Liguria», Genova, Tip. della Gioventù, 1908.
- GANDINI F., *Itinerario d'Europa. Accuratamente riveduto, corretto e considerabil-*

- mente aumentato dietro la Guida dei Viaggiatori in Europa del sig. Reichard, Milano, Manini & Rivolta, 1819.
- GANDINI L.A., *Viaggi, cavalli, bardature e stalle degli Estensi nel Quattrocento*, in «Atti e Memorie della R. Deputazione di storia patria delle province di Romagna», s. III, X, 1892, fasc. I-III, pp. 41-94.
- GARDINI G., *Rimembranze di un viaggio all'Alpe di S. Pellegrino e al Monte Orientale o Cimone negli stati estensi di G. G. bolognese*, Bologna, Tip. Governativa alla Volpe, 1852, [rist. Bologna, Forni, 1980].
- GIUSSANI A., *Viaggiatori zurighesi a Chiavenna e Piuro nel '600*, in «Archivio storico lombardo», XL (1913), pp. 478-480.
- GUERRINI P., *Relazione di un pellegrinaggio bresciano verso S. Giacomo di Compostella nel 1523*, in *Miscellanea di studi storici in onore di Giovanni Sforza*, Torino, F. li Bocca, 1923, pp. 601-717.
- GUERRINI P., *Viaggiatori e pellegrini bresciani dei secoli XV e XVI (con inedite relazioni di viaggio)*, in «Rivista di scienze storiche», VII (1910), pp. 67-82, 217-234, 302-322, 413-448.
- Guida del pellegrino di Santiago. Libro quinto del Codex Calistinus secolo XII*, a cura di Caucci von Saucken, Milano, Jaca Book, 1989.
- HEERS J., *Pouvoir politique et pouvoir économique en Méditerranée au Moyen Age; les nations maritimes et les transports des hommes: guerriers, marchands, esclaves, pèlerins de l'an Mil à l'an 1500 environ*, in *Trasporti e sviluppo economico, secolo XIII-XVIII*, Atti della V Settimana di Studio, Istituto internazionale di Storia economica «F. Datini» di Prato, Firenze, Le Monnier, 1986, pp. 33-60.
- Impressioni italiane di viaggiatori inglesi del sec. XIII*, Lanciano, Carabba, 1916.
- Itinerario italiano che contiene la descrizione dei viaggi per le strade più frequentate alle città principali d'Itali, con carte geografiche, ecc.*, Firenze, presso Niccolò Pagni, 1800.
- JACINI C., *Il viaggio del Po. Traccia storico-estetica per la visita ai monumenti ed ai luoghi della Valle Padana*, Milano, Hoepli, 1937.
- LAZZERONI E., *Il viaggio di Federico III in Italia (l'ultima incoronazione imperiale in Roma)*, in Atti del I Congresso storico lombardo, Como 21-22 maggio, Varese 23 maggio 1936, Milano, Tip. Antonio Cordani, 1937, pp. 271-397.
- LICHTENTHAL P., *Manuale bibliografico del viaggiatore in Italia concernente località, storia, arti, scienze ed antiquaria*, Milano, Fontana, 1830.
- MAJORANA B., *La gloriosa impresa. Storia e immagini di un viaggio secentesco*, Palermo, Sellerio, 1990.
- MANNI D. M., *Vita di Francesco Carletti viaggiatore fiorentino*, Firenze, s. d. [ma XVII sec.].
- MELIS F., *I trasporti e le comunicazioni nel Medioevo*, a cura di L. Frangioni, con introd. di M. Mollat, Firenze, Le Monnier, 1984.
- MELIS F., *Movimento di popoli e motivi economici nel Giubileo del 1400*, in F. MELIS, *I trasporti e le comunicazioni nel Medioevo*, Firenze, Le Monnier, 1884, pp. 237-259.
- MILANESI G., *Il viaggio degli ambasciatori fiorentini al Re di Francia nel 1461 descritto da Giovanni di Francesco di Neri Cecchi loro cancelliere*, in «Archivio storico italiano», s. III, tomo I, parte I, 1865, pp. 3-62.
- MILLIN A.L., *Voyage dans le Milanais, à Plaisance, Parme, Modène, Mantoue, Cré-*

- mone et dans plusieurs autres villes de l'ancienne Lombardie*, Paris, Wassermann, 1817, 2 voll.
- MILLIN AL., *Voyage en Savoie ed Piémont, à Nice et à Genes*, Paris, Wassermann, 1816, 2 voll.
- MOMIGLIANO LEPSCHY A.L. (a cura di), *Viaggio in Terrasanta di Santo Brasca, 1480. Con l'Itinerario di Gabriele Capodilista, 1458.*, Milano, Longanesi, 1966.
- MONACO L. (a cura di), *Odorico da Pordenone. Memoriale toscano. Viaggio in India e in Cina (1318-1330)*, Alessandria, Edizioni dell'Orso, 1990.
- MONGA L. (a cura di), *Un mercante di Milano in Europa. Diario di viaggio del primo Cinquecento*, Milano, Jaca Book, 1985.
- MURATORE D., *Un viaggio di Bernabò Visconti nella Savoia e nella Svizzera*, in «Archivio storico lombardo», XXXV (1908), pp. 432-447.
- MUZZI O.-STOPANI R.-SZABO TH., *La Valdelsa, la via Francigena e gli itinerari per Roma e Compostella*, Poggibonsi-San Gimignano, Centro Studi Romei, 1988.
- Nuovi manoscritti lombardi nella Nazionale di Firenze (Codice settecentesco dei Viaggi di Giovanni Battista Ottobon)*, in «Archivio storico lombardo», XLIII (1916), p. 910.
- NUTI L., *Alle origini del Grand Tour: immagini e cultura della città italiana negli atlanti e nelle cosmografie del secolo XVI*, in «Storia urbana», VIII (1984), pp. 3-54.
- OURSSEL R., *Le strade del Medio Evo. Arte e figure del pellegrinaggio a Compostella*, Milano, Jaca Book, 1982.
- OURSSEL R., *Pellegrini del Medio Evo*, Milano, Jaca Book, 1979.
- Pèlerinages (Les) de l'antiquité biblique et classique à l'occident medieval*, Paris, Librairie Orientaliste P. Geuthner, 1973.
- PENSA P., *La strada del viandante. Una vicenda sulla montagna al tempo di San Carlo*, Como, Cairolì, 1984.
- PESCARZOLI A. (a cura di), *I libri di viaggi e le guide della raccolta Luigi Vittorio Fossati Bellani. Catalogo descrittivo*, Roma, Edizioni di Storia e Letteratura, 1957, 3 voll.
- PEYER H.C., *Viaggiare nel Medioevo. Dall'ospitalità alla locanda*, Bari, Laterza, 1990.
- PIZZICHI F., *Viaggio per l'alta Italia del ser. Principe di Toscana poi Granduca Cosimo III*, Firenze, Magheri, 1828.
- QUINTAVALLE A.C., *Vie dei pellegrini nell'Emilia medievale*, Milano, Electa, 1977.
- RAJNA P., *Strade, pellegrinaggi ed ospizi nell'Italia nel medioevo*, in «Atti della società italiana per il progresso delle scienze», ott. 1911, V riunione, Roma, 1912, pp. 99-118.
- RAPP F., *Les pèlerinages dans la vie religieuse de l'occident médiéval aux XIVe et XV siècle*, in *Les pèlerinages de l'antiquité*, ecc., pp. 119-160.
- Relazione di un viaggio da Trento a Milano fatto nell'anno 1563 dagli arciduchi d'Austria Rodolfo ed Ernesto*, in «Archivio trentino», VIII (1889-1890).
- RENOUARD Y., *Strade, tappe e durata di viaggio dalla Francia a Roma nel XIII e nel XIV secolo secondo gli itinerari di Eudes Rigaud (1254) e di Barthélemy Bonis (1350)*, in «Studi salentini», XIX (1965), pp. 131-150.
- RIVETTI L., *Di Virgilio Bornato (o Bornati) viaggiatore bresciano del secolo XV*, in «Archivio storico italiano», s. V, tomo XXXIII, 1904, n. 233, pp. 156-171.

- ROMANI M., *Pellegrini e viaggiatori nell'economia di Roma dal XIV al XVII secolo*, Milano, Vita e Pensiero, 1948.
- ROTONDI G., *Da Perugia a Firenze nel 1574 per Montecorona, Camaldoli e Val-lombrosa. Dai 'Viaggi' di Serafino Razzi*, estr. «Memorie domenicane», n. 4, 1932, Pistoia, Tip. Arte della Stampa, 1932.
- ROTONDI G., *Fra Serafino Razzi e il suo viaggio in Lombardia nel 1572*, in «Archivio storico lombardo», LI (1924), pp. 186-214.
- SABATIER P., *Note di viaggio di un prelado francese in Italia (Jacques de Vitry, 1216)*, in «Bollettino della Società umbra di storia patria», vol. I, 1895, pp. 106-113.
- SAVINI S., *Memoria sopra una statistica de' viaggiatori*, Bologna, nella Tipografia delle belle Arti, 1839.
- SIMONSFELD E., *Itinerario di Germania dell'anno 1492*, Venezia, Tip. Emiliana di G. B. Monanni, 1903.
- SOLMI A., *L'itinerario italico dell'abate Nicolò Thingoerense del 1151-54. I: Da Vevey a Roma*, in «Rendiconti del R. Istituto lombardo di scienze e lettere», s. II, vol. LXVI, 1933, fasc. XIX-XX, pp. 1207-1222.
- STENDHAL, *Viaggio italiano, 1828*, Novara, Istituto Geografico De Agostini, 1961.
- STIELER G.-PAULUS E.-KADEN W., *Italia, viaggio pittoresco dalle Alpi all'Etna*, Milano, Treves, 1885.
- STOPANI R., *Le grandi vie di pellegrinaggio del Medioevo. Le strade per Roma*, Firenze, Centro Studi Romei, 1986.
- STOPPA A., *Da Novara a Roma nel 1609. (Viaggio del Vescovo Carlo Bascapé col seguito quale risulta dal Libro Mastro inedito)*, in «Bollettino storico per la provincia di Novara», L (1959), n. 1, pp. 3-35.
- STOPPANI A., *Da Milano a Damasco. Ricordo di una carovana milanese*, Milano, Cogliati, 1896.
- VACCARONE L., *I Principi di Savoia attraverso le Alpi nel Medio Evo (1270-1520)*, in «Bollettino del Club Alpino Italiano», XXXV (1902), pp. 1-91.
- VANDONE I., *Una guida d'Italia nel 1790*, in «Le strade» (T. C. I.), IV (1922), pp. 403-406.
- VERGA E., *Le origini degli ospizi dei pellegrini di S. Giacomo e di S. Pietro e Paolo*, in «Archivio storico lombardo», XXXVIII (1911), pp. 380-383.